

Quelle



famille?

Quelles sont les habitudes de déplacement domicile-travail des parents au Québec ?

Une exploration réalisée à partir de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011

L'agenda des familles d'aujourd'hui est bien rempli, reflet d'importantes mutations survenues en Occident au cours des dernières décennies sur le plan des modes de vie. Parmi les incontournables, l'avènement de la double activité des parents sur le marché du travail ainsi qu'une augmentation des activités extrascolaires des enfants se sont ajoutés à un calendrier familial déjà chargé. S'en est suivi un accroissement de la tension entre les programmes d'activités des membres d'un même ménage (Kaufmann et Flamm, 2003).

Parallèlement, le développement d'infrastructures de transport et la motorisation croissante des ménages ont augmenté les « potentiels de vitesse » (Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001 : 116). Ces phénomènes ont permis une remise en perspective de la notion d'éloignement, dans le choix domiciliaire notamment (Van de Walle, 2000). De fait, la mobilité résidentielle serait rarement pensée de manière à limiter le temps passé en déplacement, particulièrement dans les ménages où plus d'une personne est professionnellement active, l'exercice étant compliqué par la diversité des destinations d'emploi (Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001). De même, la décentralisation de certains emplois des secteurs tertiaire et industriel ainsi que l'étalement résidentiel du milieu urbain (Paradis, 2007) font que l'on se

déplace aujourd'hui quotidiennement sur de plus grandes distances.

La conjugaison de ces phénomènes a contribué à élargir les espaces de l'insertion sociale (Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001). Le défi d'harmonisation qui en résulte au quotidien est particulièrement grand pour les parents ayant des enfants à charge, étant donné le nombre et la nature de programmes différents à coordonner qui se trouvent sous leur responsabilité et la dispersion des activités sur le territoire. Or, Kaufmann et Flamm (2003) ont observé à juste titre que la qualité de vie des membres d'un ménage dépend de la réponse apportée à ce défi, c'est-à-dire de l'ingéniosité des combinaisons d'activités déployée dans l'espace et dans le temps. Dans cette équation, la mobilité constitue une ressource centrale pour les familles. Pour cette raison, il est apparu intéressant de voir à l'inscription des habitudes de déplacement dans l'horaire des parents, au Québec.

Ce numéro du bulletin *Quelle famille?* propose une description de certaines habitudes de déplacement déclarées lors de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 de Statistique Canada (ENM 2011), par les parents d'enfants de moins de 18 ans. Les habitudes examinées se rapportent plus précisément au

Table des matières

1. La mobilité des parents d'enfants mineurs	3
1.1 Quelques habitudes déclarées par les parents d'enfants mineurs	3
1.2 Variations régionales.....	5
2. Les différences entre les habitudes déclarées selon le mode de transport utilisé.....	8
3. Les habitudes de déplacement et la situation familiale	10
3.1 Les différences entre les pères et les mères.....	10
3.2 La situation conjugale.....	11
3.3 L'âge du plus jeune enfant.....	13
En résumé.....	14
Bibliographie	15

déplacement domicile-travail des personnes âgées de 15 ans ou plus qui déclaraient avoir un lieu de travail habituel. Les quelque 1 191 800 personnes étudiées occupaient un emploi dans la semaine précédant l'enquête, ou en avaient occupé un à un moment ou un autre depuis le 1^{er} janvier précédent, et résidaient avec au moins un enfant mineur le jour de l'enquête¹.

¹ Les parents étudiés appartiennent à l'univers de la famille de recensement qui se fonde sur la coresidence, telle que définie par Statistique Canada (voir les Notions, définitions et particularités des données). Tous les parents étudiés vivent avec au moins un enfant âgé de 0 à 17 ans, avec ou sans enfant d'âge majeur, même lorsque cette précision ne figure pas explicitement dans le texte.

Qu'ils soient parents ou non, les Québécois consacrent en moyenne près de huit heures chaque semaine à leurs déplacements, et plus de la moitié de ces heures se rapportent aux allers-retours entre le domicile et le lieu de travail (Pronovost, 2015). Alors qu'il tendait à décroître dans les années 1980 et au début des années 1990, le temps consacré par la population active au déplacement vers le travail a atteint un nouveau sommet en 2010, près de quatre heures et demie lui étant dévolues en moyenne chaque semaine. Ce type de déplacement est intimement lié aux impératifs de l'emploi occupé, notamment à l'horaire que celui-ci impose. Cependant, plusieurs auteurs ont souligné le caractère structurant des déplacements domicile-travail, le lieu de travail étant à la fois une destination obligée et un pôle à partir duquel s'organisent les déplacements pour d'autres motifs (Kwan, 1999; Dielman et Djist et Burghouwt, 2002 cité dans : Barbonne, 2008; Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001; Van de Walle, 2000). En outre, le déroulement des déplacements domicile-travail aurait une incidence sur le stress et la satisfaction par rapport à la conciliation travail-famille (Turcotte, 2011).

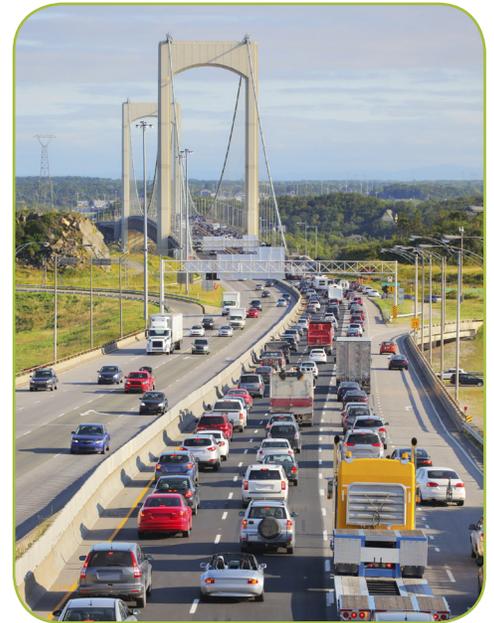
Trois aspects de la mobilité des parents sont examinés, soit le mode de transport, l'heure de départ du domicile, et le temps de déplacement. Contrairement à plusieurs travaux qui accordent une place importante à l'étude de la distance parcourue, le regard est ici porté vers les aspects temporels du navettage, pour cette raison que désormais, « se déplacer n'est plus une question de distance, mais de temps » (Lévy, 1997, cité dans Brevet, 2005 : 136). L'étude du mode de transport utilisé par les parents d'enfants mineurs revêt un grand intérêt sur le plan des habitudes de vie et de l'environnement, notamment. On distingue les déplacements effectués en automobile, comme conducteur ou passager, de ceux effectués en transports collectifs ou en transports actifs, soit à pied ou à vélo. Sont ensuite examinés les aspects plus directement liés à l'horaire des déplacements, soit l'heure de départ du domicile vers le lieu de travail et le temps de déplacement entre ces deux pôles. La durée apparaît particulièrement intéressante à étudier chez les parents d'enfants mineurs, sachant que le sentiment de manquer de temps pour la famille et les amis, dans la population générale, augmente en fonction de la durée des déplacements domicile-travail (Turcotte, 2011).

Les données sur les habitudes examinées qui ont été colligées lors de l'ENM 2011 comportent évidemment des limites. Par exemple, nous ne disposons pas de l'heure de retour au domicile, et donc d'aucune indication sur la durée de la journée de travail ou le moment passé à l'extérieur du domicile. Il n'est pas possible de distinguer des autres parents ceux qui transportent avec eux leurs enfants et les déposent au service de garde ou à l'école sur le chemin du travail, ou de quelle manière s'effectue le partage des transports d'enfants dans le cas de familles biparentales. Finalement, les données ne disent rien sur la façon dont les parents perçoivent leurs habitudes de déplacement, à savoir si celles-ci s'intègrent harmonieusement à leur quotidien et participent à son bon déroulement ou si elles leur apparaissent, au contraire, éprouvantes. Les données permettent néanmoins de mettre en lumière des aspects logistiques du quotidien des familles.

Dans la première section, on établit le portrait des habitudes de déplacement domicile-travail de l'ensemble des parents d'enfants mineurs. Ces habitudes sont ensuite comparées au niveau des régions administratives, étant donné le rôle central de la localisation géographique dans la mobilité quotidienne. En effet, les infrastructures ne sont pas également réparties dans l'espace. En outre, la taille de la population peut être un facteur explicatif de la durée des déplacements (Turcotte, 2011; Paradis, 2007). En fait, c'est la pression démographique sur les grandes villes qui, en générant des noyaux suburbains d'emplois, complexifie l'organisation spatiale des lieux de résidence et d'emploi, ce qui a pour effet d'augmenter les distances parcourues par les navetteurs. S'il comporte des limites, le découpage géographique employé fait ressortir d'importants écarts entre les habitudes déclarées par les parents des différentes régions.

Dans la deuxième section, il est question des variations observées quant à l'heure de départ du domicile et à la durée du déplacement, selon que les parents utilisent la voiture, les transports collectifs ou les transports actifs. Car, si la mobilité dépend pour l'essentiel de l'offre de transport et des choix d'aménagement (Brevet, 2005), ces éléments de l'environnement externe se conjuguent à d'autres facteurs, par exemple l'horaire de travail et les activités des membres du ménage, ainsi que les préférences personnelles, qui amènent les

personnes à privilégier un mode de déplacement plutôt qu'un autre. À son tour, ce choix modal a une incidence sur l'horaire des déplacements. On verra donc, dans cette section, dans quelle mesure les modes de transport déclarés par les parents sont associés à des horaires de déplacement différenciés.



Finalement, à la troisième section, les pratiques de mobilité sont comparées selon certaines caractéristiques sociodémographiques des déclarants. Plusieurs études ont mis en avant d'importantes différences entre les hommes et les femmes à cet égard; le double rôle des femmes – domestique et professionnel affecterait en effet leurs déplacements (Vandersmissen, 2000; Tremblay-Breault, 2013). Également, les femmes seraient généralement plus sensibles à la question de la proximité domicile-travail. Ainsi, on compare d'abord les habitudes déclarées par les mères et les pères. Puis, comme la situation familiale agirait elle aussi sur la capacité de ses membres à être mobiles (Kaufmann et Flamm, 2003), on examine les habitudes déclarées en fonction de la situation conjugale et de l'âge du plus jeune enfant. On distingue les parents seuls des parents en couple, et ceux dont le plus jeune enfant a moins de 5 ans des autres, les parents actifs sur le marché du travail ayant de jeunes enfants à charge étant « les plus stressés parmi les stressés » (Pronovost, 2015 : 45).

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES ET MISE EN GARDE

Les données contenues dans ce document sont des résultats tirés de l'Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada (ENM), qui a remplacé en 2011 l'ancien questionnaire détaillé obligatoire du recensement du Canada. En raison du caractère volontaire de l'ENM, une diminution des taux de réponse a été observée comparativement au questionnaire détaillé des recensements passés, augmentant ainsi le risque de biais des données et diminuant leur précision statistique.

Les données présentées dans ce document s'appuient sur des bases numériques relativement importantes et leur utilisation ne pose généralement pas de problème. Toutefois, comme Statistique Canada n'a à ce jour rendu disponible aucun indicateur global de fiabilité des

estimations de l'ENM concernant la plupart des sous-populations, l'utilisation des résultats présentés ici doit être considérée avec vigilance, car il est possible que les données de l'ENM soient de qualité moindre pour celles affichant de faibles proportions.

Pour plus d'informations sur la qualité des données de l'ENM et sur les changements apportés entre le questionnaire long du recensement de 2006 et l'enquête volontaire de 2011 (ENM), nous invitons le lecteur à prendre connaissance des documents de référence diffusés par Statistique Canada à l'adresse suivante : <http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/ref/index-fra.cfm>.

1. La mobilité des parents d'enfants mineurs

Les habitudes de déplacement des parents revêtent une importance particulière, car elles sont susceptibles d'influencer durablement les pratiques de mobilité futures de leurs enfants (Montulet et Hubert, 2008). Voyons ce qu'ont déclaré les parents d'enfants mineurs en 2011 quant à leur déplacement domicile-travail, puis comment ces habitudes varient d'une région à l'autre, au Québec.

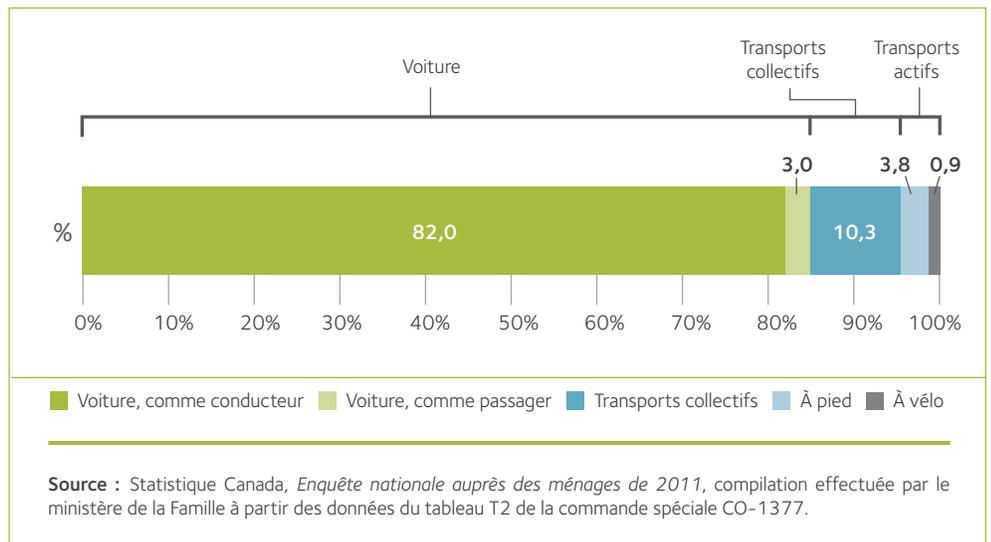
1.1 Quelques habitudes déclarées par les parents d'enfants mineurs

La voiture : bien ancrée dans les habitudes de déplacement des parents d'enfants mineurs

Sans conteste, l'automobile se taille une place de choix dans les déplacements quotidiens des parents au Québec : 85 % des parents d'enfants mineurs y recourent habituellement pour se rendre au travail (figure 1)². Un peu plus de huit parents travailleurs sur dix utilisent ce mode de transport en tant que conducteur, tandis qu'être passager concerne 3 % des parents.

Plusieurs facteurs concourent à faire de l'automobile le mode de déplacement privilégié par les parents. D'abord, il y a lieu de lier le fort ancrage de cette habitude à l'absence d'autre option. L'éloignement, les dynamiques urbaines ou l'absence formelle d'infrastructures font en sorte que la voiture s'impose,

FIGURE 1 : MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DÉCLARÉ PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, QUÉBEC, 2011



dans certaines zones, comme seul réel moyen de se rendre au travail, même lorsque les personnes adhèrent à d'autres valeurs (Kaufmann et Jemelin, 2003). La voiture individuelle est également associée à l'idée de sécurité, une préoccupation qui serait particulièrement présente chez les femmes (Van de Walle, 2000; Prédali, 2005). Par la flexibilité qu'elle offre, la voiture présente un avantage comparatif sur les autres modes, notamment

les transports en commun; cet avantage peut s'avérer décisif, lorsque des arrêts intermédiaires sont requis entre le domicile et le lieu de travail, pour déposer des enfants au service de garde ou faire les courses, par exemple. La voiture procure également du confort lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises; la température serait d'ailleurs un autre facteur à ne pas négliger dans le choix d'un mode de transport (Bachiri, 2006).

² Il s'agit du principal mode de déplacement utilisé pendant la semaine de référence de l'enquête. Les personnes ayant déclaré un mode de déplacement autre que la voiture, les transports en commun, la marche ou le vélo, ne sont pas étudiées dans ce bulletin, la grande diversité de leur situation compliquant leur analyse (ex. : taxi, motoneige, planche à roulettes). En 2011, 9 775 personnes ont déclaré un mode « autre », ce qui équivaut à 0,8 % de l'ensemble des parents de 15 ans ou plus, occupés, et ayant déclaré un lieu de travail habituel.

De même, à la différence des transports collectifs, la voiture ne comporte pas de temps d'attente, un temps qui, de surcroît, paraît plus long à ceux qui attendent qu'il ne l'est en réalité (Kaufmann, Jemelin et Guidez, 2001).

Tout de même, 15 % des parents au Québec utilisent d'autres modes que la voiture (figure 1). Le recours à un mode de transport collectif, comme le métro, le train ou le traversier, est plus de deux fois plus répandu que l'utilisation des transports actifs, soit la marche et le vélo. Finalement, lorsqu'ils se déplacent activement vers le travail, les parents d'enfants mineurs optent plus souvent pour la marche que pour le vélo.

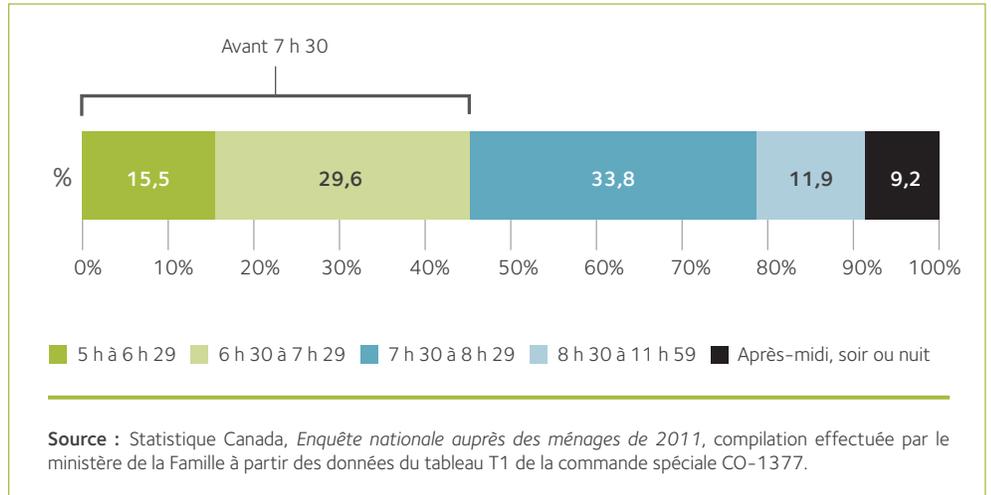
Ces résultats s'inscrivent tout à fait dans les tendances répertoriées par Pronovost (2015) quant à l'importance de certains types de déplacements dans l'emploi du temps de la population au Québec. Au cours des dernières années, le temps moyen passé dans les transports publics ne se serait pas accru, contrairement à celui passé en voiture. Le temps passé à pied et à bicyclette aurait quant à lui connu une stagnation, sinon un léger déclin.

Environ 16 % des parents quittent le domicile avant 6 h 30

L'heure à laquelle s'effectuent les déplacements domicile-travail, comme mentionné en introduction, est indissociable de l'horaire de travail. Selon des données récentes, une majorité de travailleurs, soit plus des trois quarts, ont un horaire de jour, et ce type d'horaire est en progression depuis une dizaine d'années au Québec (Pronovost, 2015). Les résultats obtenus à l'observation de l'heure de départ des parents d'enfants mineurs n'entrent pas en contradiction avec ces constats, alors qu'une vaste majorité quittent le domicile pour le lieu de travail au cours de l'avant-midi (figure 2). En effet, neuf parents sur dix déclarent un départ survenant entre 5 h et 11 h 59 (91 %). Ainsi, les 9 % restants se déplacent vers leur lieu d'emploi en après-midi, le soir ou la nuit.

Autrement, on perçoit qu'un peu moins de la moitié des parents d'enfants mineurs quittent la maison avant 7 h 30 (45 %). Ils se comportent de façon très semblable à l'ensemble des travailleurs au Québec, que ceux-ci soient parents ou non, dont l'heure médiane de départ est 7 h 30 (donnée non présentée). Plus précisément, on constate

FIGURE 2 : HEURE DE DÉPART DU DOMICILE VERS LE LIEU DE TRAVAIL DÉCLARÉE PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, QUÉBEC, 2011



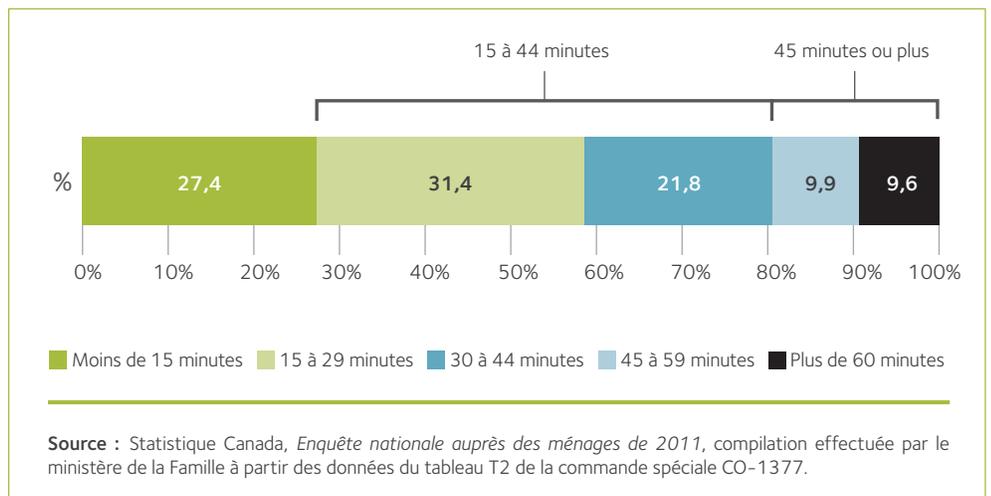
qu'un peu moins du tiers des parents d'enfants mineurs quittent leur lieu de résidence entre 6 h 30 et 7 h 29 (30 %), auxquels s'ajoutent ceux quittant le domicile avant 6 h 30 le matin ne transportent pas avec eux leurs enfants au cours de ce déplacement.

Finalement, 34 % des parents d'enfants mineurs quittent leur résidence entre 7 h 30 et 8 h 29 pour se rendre au travail et un peu plus d'un sur dix quittent la maison entre 8 h 30 et 11 h 59 (12 %).

Les déplacements de longue durée moins fréquents que les déplacements les plus courts

Plus du quart des parents d'enfants mineurs déclarent des temps de déplacement relativement courts, c'est-à-dire de moins de 15 minutes, pour se rendre au travail (27 %; figure 3). Trois parents sur dix déclarent que ce trajet leur prend de 15 à 29 minutes (31 %), et deux parents sur dix, de 30 à 44 minutes (22 %). Ainsi, la moitié des parents d'enfants mineurs mettent de 15 à 44 minutes pour leur déplacement domicile-travail.

FIGURE 3 : TEMPS DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DÉCLARÉ PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, QUÉBEC, 2011



Près de 10 % des parents d'enfants mineurs se déplacent de 45 à 59 minutes pour se rendre au travail et une proportion équivalente déclarent que ce trajet leur prend 60 minutes ou plus. Ainsi, rassemblés, les déplacements d'une durée de 45 minutes ou plus concernent un parent sur cinq (19 %).

Pour certaines personnes, la mobilité quotidienne peut être perçue positivement (Lyons et Chatterjee, 2008). Pour le parent qui voyage seul, elle peut offrir un répit, une transition entre la vie familiale et la vie professionnelle; pour celui qui est accompagné de ses enfants, elle peut être le moment d'échanges privilégiés avec ces derniers (Kaufmann et Flamm, 2003; St George et Fletcher, 2012). Cela incite à une certaine prudence dans l'interprétation que

l'on pourrait faire des résultats sur la durée des déplacements, et aux effets possiblement négatifs sur la vie familiale qu'on pourrait être tenté de lui associer. D'ailleurs, Martin Turcotte a montré que c'est l'expérience de la congestion, plus que la durée du trajet, qui amènerait les travailleurs à exprimer de l'insatisfaction quant à leur déplacement vers le travail (Turcotte, 2011).

1.2 Variations régionales

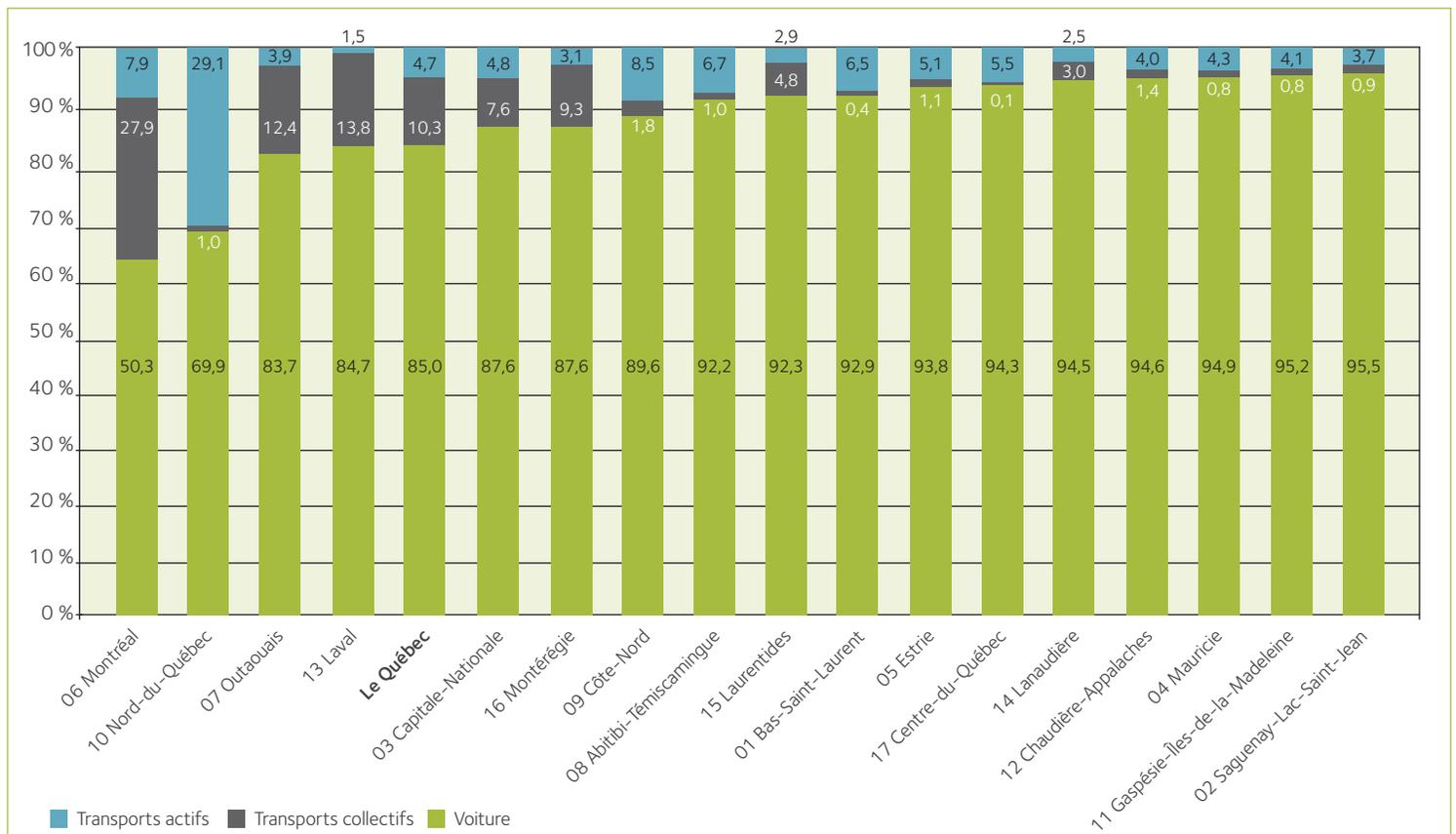
On a mentionné que la présence et la qualité de la desserte en transports collectifs³ et des infrastructures destinées aux transports actifs ne sont pas également réparties sur le territoire québécois. De plus, dans certaines

zones, la distance à couvrir entre le domicile et le lieu de travail est parfois très grande, ce qui a des répercussions sur le mode de déplacement choisi et la gestion temporelle des déplacements. Également, la congestion routière est un enjeu important de la mobilité quotidienne des familles qui ont à se déplacer vers et depuis les grandes villes. Il en découle des disparités notables qui peuvent être perçues à travers l'examen régional des habitudes de déplacement des parents d'enfants mineurs⁴.

Dans cinq régions administratives, la voiture est utilisée par 95 % des parents

Dans dix des dix-sept régions administratives du Québec, plus de neuf parents d'enfants mineurs sur dix recourent à

FIGURE 4 : MODE DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DÉCLARÉ PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, QUÉBEC ET RÉGIONS ADMINISTRATIVES, QUÉBEC, 2011



Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, compilation effectuée par le ministère de la Famille à partir des données du tableau T2 de la commande spéciale CO-1377.

³ La qualité de la desserte en transports collectifs repose sur plusieurs éléments, par exemple : la prévisibilité des horaires, la suffisance de la fréquence, les connexions entre différents secteurs, la qualité des aires d'attente.

⁴ La région de référence est la région où se situe le domicile du déclarant.

l'automobile, comme conducteur ou passager, pour se rendre au travail. La proportion de parents usagers de l'automobile va même de 95 % à 96 % dans les régions suivantes : le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, la Mauricie, la Chaudière-Appalaches et Lanaudière.

La figure 4 montre que les régions de Montréal et du Nord-du-Québec se distinguent, en ce qui a trait au mode de transport habituellement utilisé par les parents d'enfants mineurs. Dans ces deux régions, la proportion de parents qui font habituellement usage de l'automobile tombe à moins de sept sur dix. À Montréal, 28 % des parents font usage des transports collectifs, et 8 % se déplacent à pied ou à vélo. Dans le Nord-du-Québec, la part des

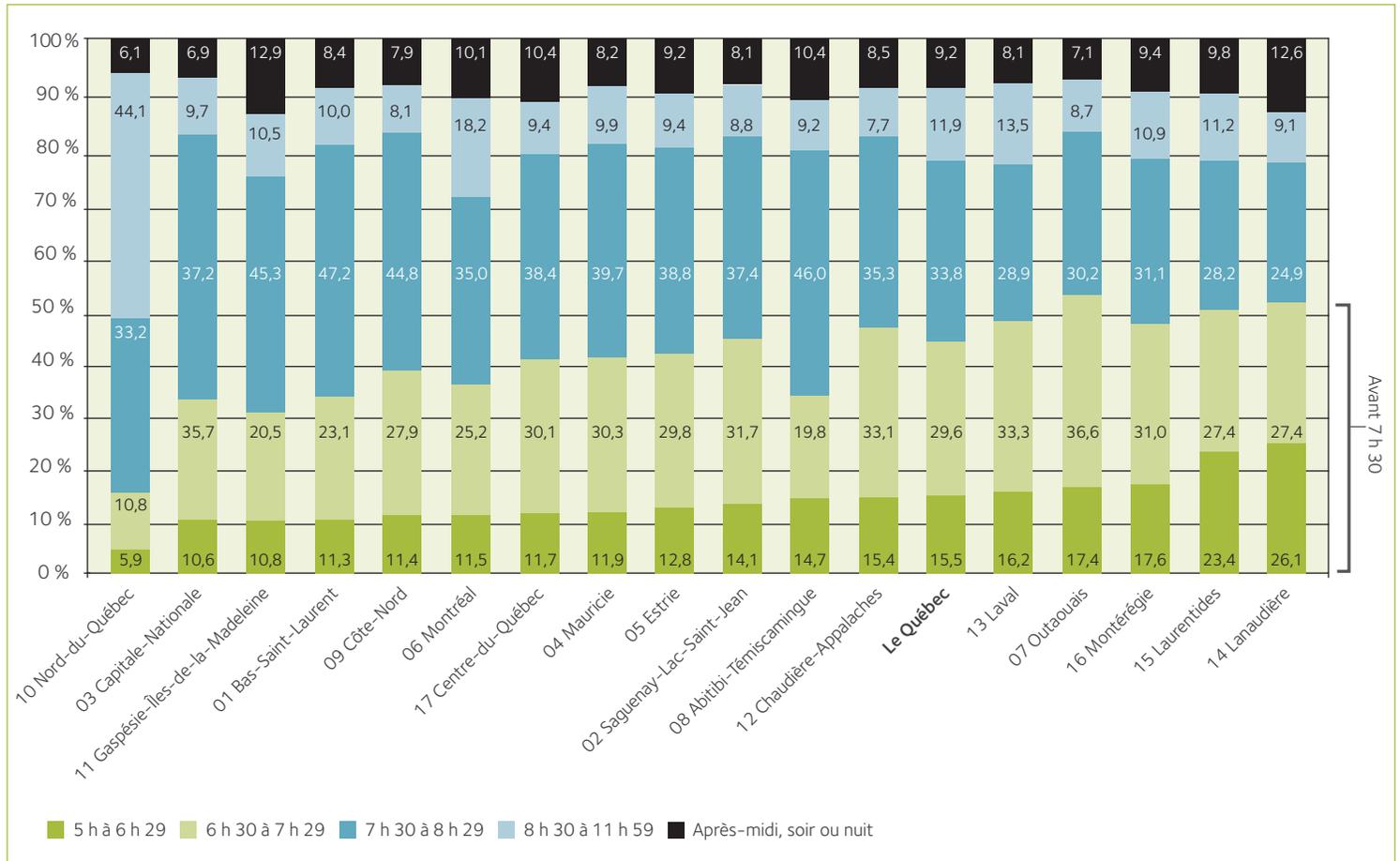
transports collectifs est négligeable, mais celle des transports actifs est la plus importante observée au Québec (29 %).

Dans Lanaudière et les Laurentides, environ un parent sur quatre quitte le domicile avant 6 h 30

La part de parents d'enfants mineurs qui quittent le domicile vers le travail au cours de l'après-midi, du soir ou de la nuit varie de 6 % dans le Nord-du-Québec, à 13 % dans les régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et de Lanaudière (figure 5).



FIGURE 5 : HEURE DE DÉPART DU DOMICILE DÉCLARÉE PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, QUÉBEC ET RÉGIONS ADMINISTRATIVES, 2011



Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, compilation effectuée par le ministère de la Famille à partir des données du tableau T1 de la commande spéciale CO-1377.

La figure 5 fait ressortir d'importants écarts entre les régions, notamment en ce qui a trait aux départs survenant tôt le matin. Le Nord-du-Québec présente de loin la proportion la plus faible obtenue à l'échelle régionale de parents quittant le domicile avant 7 h 30 (17 %). Suivent les régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (31 %), du Bas-Saint-Laurent (34 %) et de l'Abitibi-Témiscamingue (35 %). Dans quatre des dix-sept régions administratives, cette situation est déclarée par la moitié des parents d'enfants mineurs, les régions de l'Outaouais et de Lanaudière présentant les proportions les plus élevées (54 %). Des régions se distinguent finalement par une proportion plus grande de parents déclarant des départs se faisant entre 5 h et 6 h 29. Dans Lanaudière et les Laurentides, en effet, environ le quart des parents quittent la maison le matin avant 6 h 30. Par contraste, une faible proportion de parents du Nord-du-Québec déclarent des départs survenant au cours de cette plage horaire (6 %).

On remarque que dans les régions à dominante rurale, où la congestion routière est moins susceptible de poser problème, se rendre au travail pendant l'heure de pointe matinale n'est pas rare. Ainsi, de quatre à cinq parents sur dix déclarent quitter le domicile entre 7 h 30 et 8 h 29 dans les régions de la Côte-Nord (45 %), de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (45 %), de l'Abitibi-Témiscamingue (46 %) et du Bas-Saint-Laurent (47 %). Dans Lanaudière (25 %), les Laurentides (28 %) et Laval (29 %), des régions plus susceptibles d'être touchées par la congestion, moins de trois parents sur dix quittent le domicile à ce moment.

Si la région de Montréal présente une proportion importante de parents d'enfants mineurs qui partent vers le travail entre 8 h 30 et 11 h 59 (18 %), la région du Nord-du-Québec est elle aussi particulière. En effet, les départs survenant tard en avant-midi sont ceux déclarés le plus fréquemment par les parents (44 %). Le contraste avec les proportions observées dans les régions de la Chaudière-Appalaches (8 %) et de la Côte-Nord (8 %) est à cet égard frappant.

L'UTILISATION DES DIFFÉRENTS MODES DE DÉPLACEMENT PAR LES PARENTS ET LES NON-PARENTS

On constate un écart quant à l'usage de la voiture en comparant la situation déclarée par les parents d'enfants mineurs et ceux qui n'en ont pas⁵. En effet, la proportion de parents qui font usage d'une voiture pour se rendre au travail atteint 85 % chez les parents, comparativement à 76 % chez les non-parents. La proportion de personnes qui recourent à la voiture comme passager n'est pas différente selon que les personnes résident ou non avec au moins un enfant mineur, se maintenant à 3 %.

D'importants contrastes régionaux apparaissent sur le plan de l'écart d'utilisation de la voiture des parents et des non-parents. À Montréal, la part modale de l'automobile s'élève à 64 % chez les parents, par rapport à 50 % chez les non-parents. Dans d'autres régions du Québec, l'écart entre la situation des parents et des non-parents est beaucoup plus faible; dans les régions de la Côte-Nord, de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et des Laurentides, il est d'environ un point de pourcentage. Les écarts régionaux relatifs à la proportion de personnes qui voyagent comme passager se révèlent quant à eux très faibles selon que celles-ci résident ou non avec des enfants mineurs.

En contrepartie de l'usage dominant de la voiture pour les déplacements domicile-travail, la part modale des transports collectifs atteint 16 % chez les personnes qui ne résident pas avec un enfant mineur, comparativement à 10 % chez celles qui sont recensées comme parents, au sens de l'ENM. En ce qui a trait aux transports actifs seulement, ils sont déclarés comme principal mode de déplacement par une personne sur vingt parmi les parents, comparativement à une sur treize chez les non-parents (5 % c. 8 %).

De grandes disparités régionales observées quant au temps de déplacement

La figure 6 présente des temps de déplacement déclarés par les parents très différents selon la région d'observation. Par rapport à la moyenne observée au Québec (27 %), la proportion de parents dont le trajet domicile-travail dure moins de 15 minutes est plus de deux fois plus importante au Bas-Saint-Laurent (56 %), en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (59 %) et sur la Côte-Nord (63 %). Dans le Nord-du-Québec, de tels trajets sont même déclarés par une vaste majorité de parents (85 %). À l'inverse, moins d'un parent d'enfants mineurs sur cinq déclare un trajet relativement court dans les régions de Laval (13 %), de Montréal (16 %), de l'Outaouais (19 %).

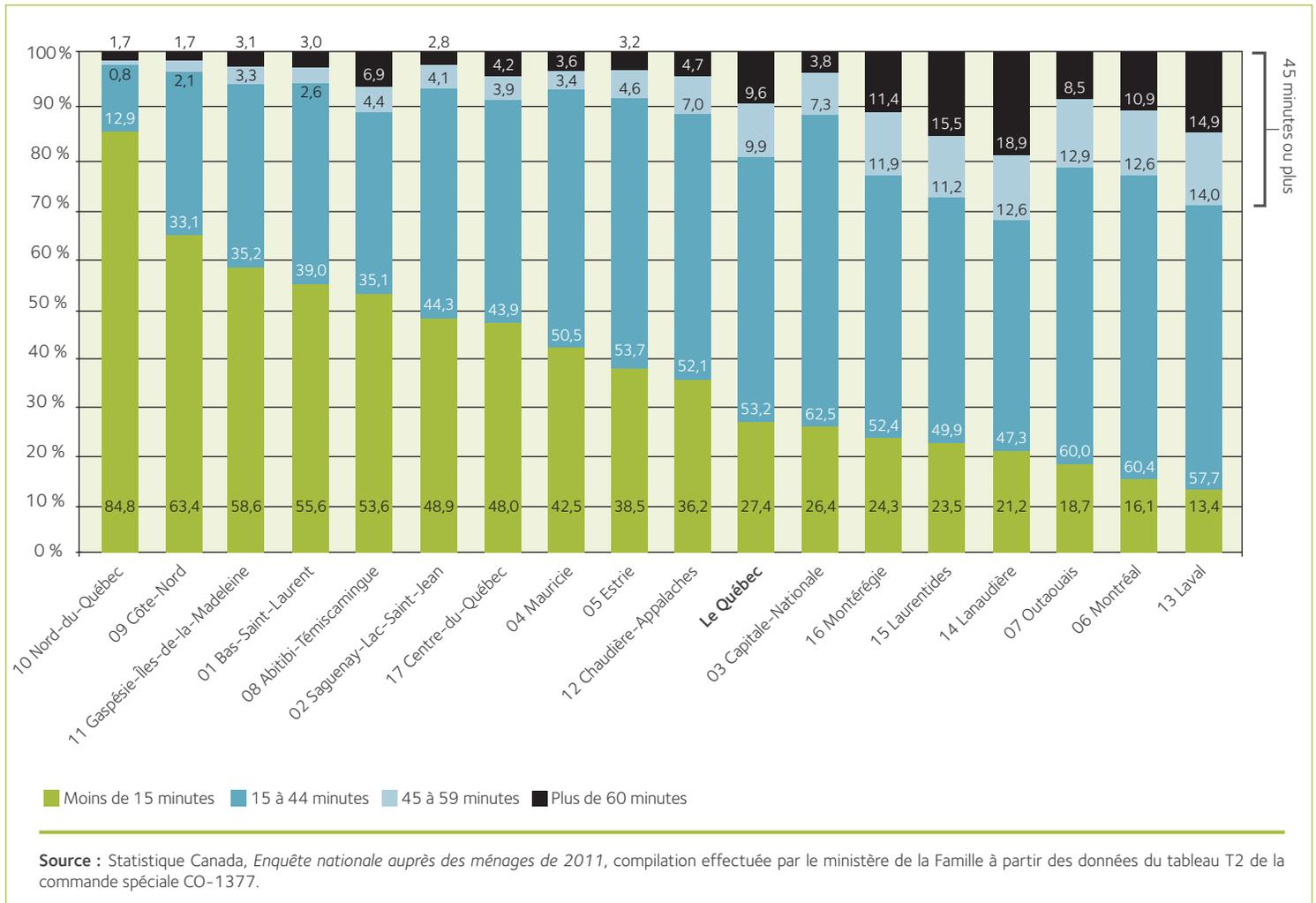
Six parents d'enfants mineurs sur dix déclarent des trajets de 15 à 44 minutes dans les régions de la Capitale-Nationale (63 %), de Montréal (60 %), de l'Outaouais (60 %); ce sont les proportions les plus élevées observées à l'échelle régionale. Cette durée

de trajet est moins fréquemment rapportée par les parents de la Côte-Nord (33 %), de l'Abitibi-Témiscamingue (35 %) et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (35 %), et dans une moindre mesure encore par ceux du Nord-du-Québec (13 %).

En ce qui a trait aux déplacements de 45 minutes ou plus, ils touchent moins d'un parent sur dix dans huit régions administratives, les plus faibles proportions étant observées dans le Nord-du-Québec (3 %) et sur la Côte-Nord (4 %). En revanche, ils sont en proportion plus fréquemment déclarés par les parents des Laurentides (27 %), de Laval (29 %) et de Lanaudière (32 %). Dans Lanaudière, plus de la moitié de ces parents déclarent même un temps équivalent ou supérieur à 60 minutes. Cela concorde avec des résultats obtenus à l'échelle canadienne, montrant des durées moyennes de déplacement plus longues dans les grandes agglomérations ainsi que les milieux situés à l'extérieur de celles-ci et des régions métropolitaines de recensement, plusieurs travailleurs franchissant des distances importantes et faisant face à la congestion routière au cours de leur transit vers les grands centres (Turcotte, 2011).

⁵ La comparaison s'effectue uniquement à partir de la population âgée de 25 à 54 ans résidant ou non avec au moins un enfant mineur, afin d'exclure des personnes ayant des caractéristiques trop dissemblables.

FIGURE 6 : TEMPS DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DÉCLARÉ PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, QUÉBEC ET RÉGIONS ADMINISTRATIVES, 2011



2. Les différences entre les habitudes déclarées selon le mode de transport utilisé

Les résultats de la section 1 montrent l'ampleur de l'utilisation de la voiture par les parents d'enfants mineurs qui se déplacent quotidiennement vers le travail. Comme le soutient Martin Turcotte, « l'accès à un véhicule privé est non seulement très pratique, mais parfois primordial » dans les métropoles modernes et dans les banlieues de faible densité qui les entourent (2008 : 21), auxquelles on peut ajouter les espaces marqués par la dispersion de l'habitation, des services et des pôles d'emploi, comme certaines zones rurales. Parce qu'elle domine le paysage, la voiture

donne le ton aux habitudes de l'ensemble des parents. Mais quelles sont les différences observables entre les habitudes des usagers de la voiture et ceux qui utilisent les transports collectifs et les transports actifs?

Les parents qui se déplacent activement déclarent des heures de départ plus tardives

La figure 7 présente l'heure de départ des parents quittant le domicile, selon le mode de transport employé. Les habitudes déclarées par les utilisateurs de la voiture

et ceux des transports collectifs sont sur ce plan très semblables. D'abord, on remarque une proportion équivalente de parents qui déclarent se déplacer à un autre moment que l'avant-midi, qu'ils utilisent la voiture ou les transports collectifs. De même, un peu moins d'un parent sur deux a déclaré quitter la maison avant 7 h 30, environ le tiers entre 7 h 30 à 8 h 29, et environ 11 % à une heure plus tardive, qu'ils utilisent l'un ou l'autre de ces modes.

Les parents qui font usage des transports actifs se distinguent quant à eux passablement à l'égard de l'heure de départ, en ce que le départ qu'ils déclarent surviendrait généralement plus tard. Les départs se faisant en matinée avant 7 h 30 sont en effet moins fréquemment déclarés par ceux qui marchent et pédalent vers le travail que par les parents utilisant les autres modes. Ceux survenant après 8 h 30 sont, en contrepartie, proportionnellement beaucoup plus fréquents.

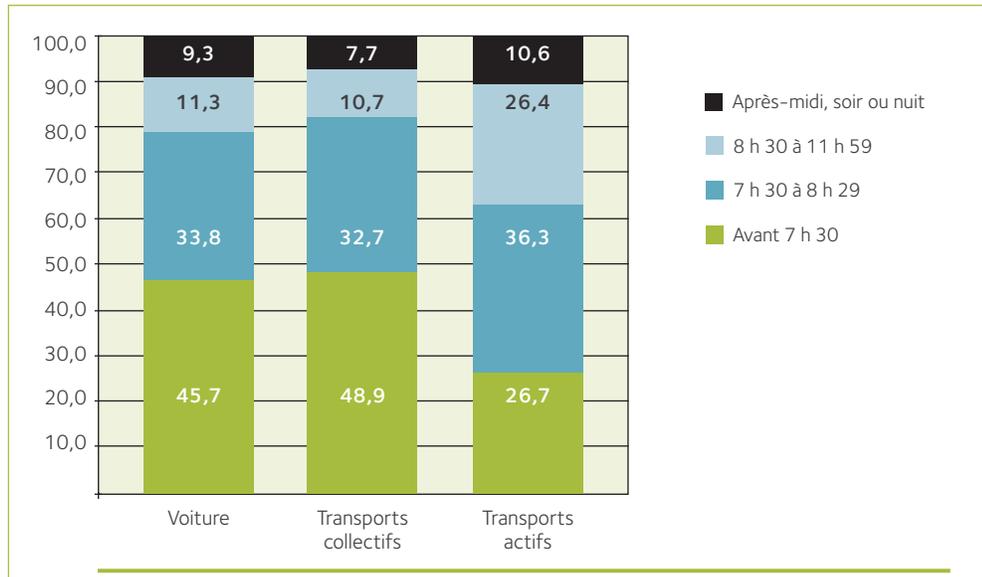
Plus de six parents sur dix qui se déplacent activement vers le travail déclarent des déplacements courts

Le temps déclaré par les parents pour se rendre au travail varie passablement selon le mode employé, comme en témoigne la figure 8. Chez ceux qui font usage de la voiture, une majorité de parents mettent de 15 à 44 minutes pour se rendre au travail (56 %). Les déplacements les moins déclarés sont ceux de 45 minutes ou plus (16 %), et un peu moins de trois parents sur dix consacrent moins de 15 minutes à leur trajet (28 %).

Les parents usagers des transports collectifs présentent un portrait fort différent. Les déplacements courts sont rares (3 %), alors qu'une majorité de parents mettent 45 minutes ou davantage pour se rendre au travail (55 %). Les parents qui utilisent les transports collectifs déclarent d'ailleurs des déplacements d'une heure ou plus dans la plus forte proportion (31 %; donnée non présentée). Il faut préciser que le temps nécessaire pour se rendre à l'arrêt d'autobus ou à la station de métro et le temps d'attente inhérents aux transports collectifs sont probablement comptabilisés dans la durée de déplacement déclarée par les usagers. Cela peut en partie expliquer que les déplacements en transports collectifs prennent plus de temps que les autres.

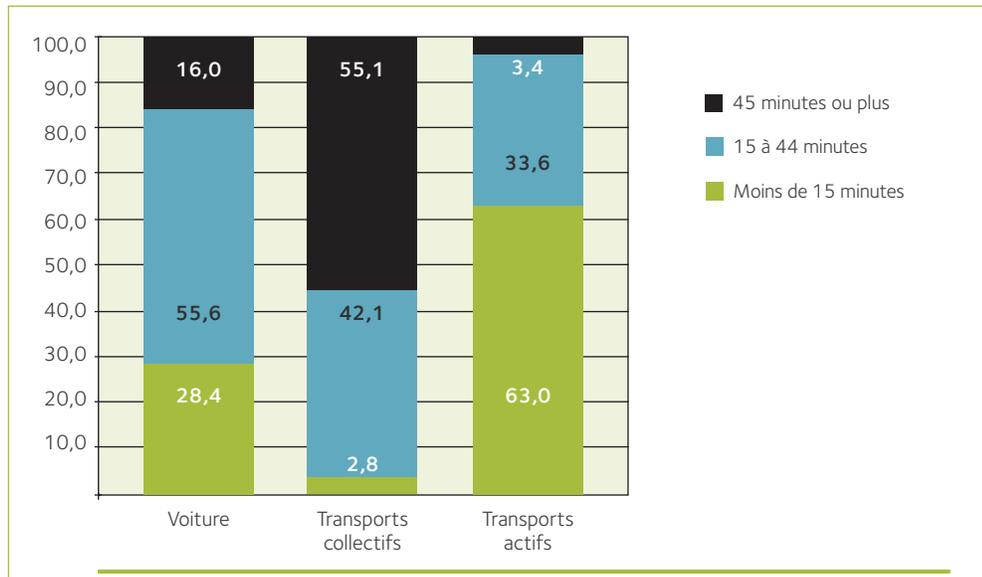
Les parents qui se déplacent activement pour se rendre au travail présentent eux aussi des habitudes qui les distinguent. Près de deux parents sur trois se déplaçant à pied ou à vélo (63 %) déclarent effectuer des déplacements courts, soit de moins de 15 minutes. Autrement, le tiers des parents qui font usage des transports actifs déclarent un temps de déplacement de 15 à 44 minutes, et une minorité, des déplacements de 45 minutes ou plus (3 %).

FIGURE 7 : HEURE DE DÉPART DU DOMICILE DÉCLARÉE PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT, QUÉBEC, 2011



Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, compilation effectuée par le ministère de la Famille à partir des données du tableau T1 de la commande spéciale CO-1377.

FIGURE 8 : TEMPS DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DÉCLARÉ PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT, QUÉBEC, 2011



Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, compilation effectuée par le ministère de la Famille à partir des données du tableau T2 de la commande spéciale CO-1377.

3. Les habitudes de déplacement et la situation familiale

Il est généralement admis que le type de ménage a une incidence sur la mobilité, les responsabilités familiales du ménage se répercutant dans les pratiques de mobilité des personnes (Vandersmissen, 2000). Les effets complexes de la composition du ménage seraient différenciés selon le genre. Dans cette section, on examine d'abord ce qui distingue les pères et les mères d'enfants mineurs sur le plan des habitudes de déplacement domicile-travail déclarées. Puis, ces habitudes sont comparées selon que le parent déclarant vit seul ou en couple, et selon que le plus jeune enfant présent au domicile est âgé de moins de 5 ans ou plus âgé.

3.1 Les différences entre les pères et les mères

Malgré une tendance à l'uniformisation, les déplacements vers le travail des femmes se différencient généralement de ceux des hommes par des distances parcourues moins grandes, un accès moindre à un véhicule privé, et une utilisation plus importante des transports collectifs (Paradis, 2007). Les

différences s'expliqueraient notamment par la spatialisation professionnelle, c'est-à-dire que les lieux d'emploi qu'occupent les hommes et les femmes ne seraient pas répartis dans l'espace de la même façon. Les habitudes de déplacement déclarées par les pères et les mères d'enfants mineurs sont présentées dans les figures 9, 10 et 11.

Les pères optent davantage pour la voiture que les mères

La figure 9 montre que les pères déclarent recourir davantage à la voiture que les mères (88 % c. 82 %). Ils sont aussi proportionnellement plus nombreux que les mères à faire usage de la voiture comme conducteur (86 % c. 78 %; données non présentées). Malgré l'importante proportion de pères et de mères qui utilisent principalement la voiture pour leur déplacement domicile-travail, on constate donc un écart selon le sexe. En conséquence de l'utilisation plus grande de la voiture par les pères, la figure 9 indique que 12 % des mères se déplacent en transports collectifs, comparativement à 8 % des pères.

Ces observations font écho à d'autres résultats portant sur l'ensemble des femmes, montrant qu'elles utilisent, encore aujourd'hui, moins la voiture et davantage les transports en commun que les hommes (Tremblay-Breault, 2013; Gravel, 2014). Dans leur mobilité, les femmes, y compris celles âgées de 25 à 64 ans, déclarent aussi dans une plus grande proportion que les hommes avoir besoin qu'on les conduise tout le temps ou parfois dans leurs déplacements (Gravel, 2014)⁶. Les raisons pour lesquelles les femmes ont un accès moindre à un véhicule privé sont diverses. Ainsi que le résumait Marie-Hélène Vandersmissen (2000) en s'appuyant sur les conclusions de plusieurs auteurs, les femmes sont moins nombreuses à posséder un permis de conduire, elles ont des revenus en général inférieurs, et les hommes sont plus enclins qu'elles à utiliser le véhicule familial pour se rendre au travail. Ces pistes apparaissent encore aujourd'hui opportunes pour expliquer les écarts mis en lumière à la figure 9.

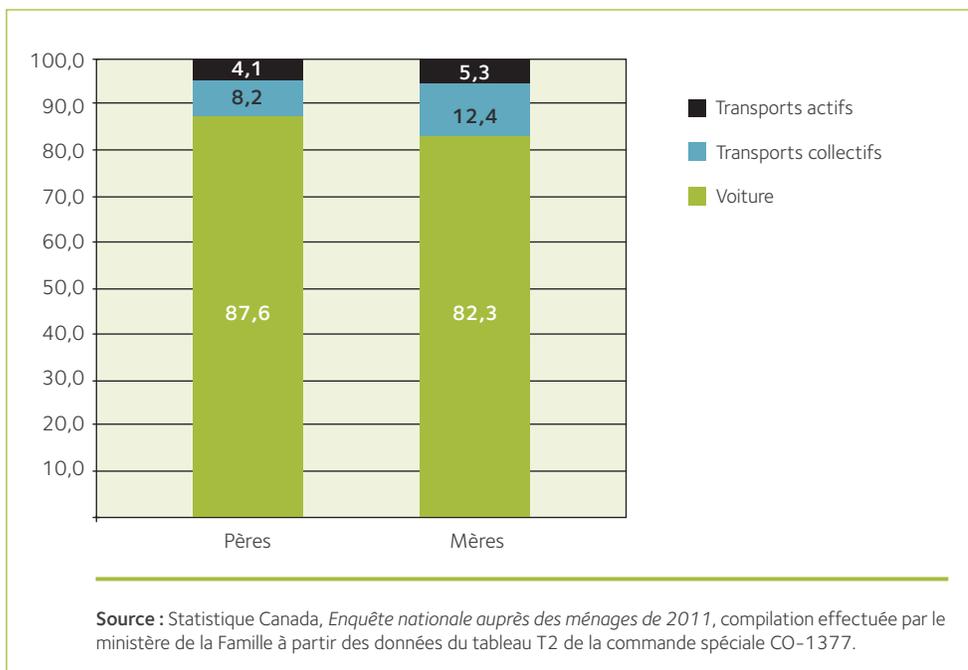
Les pères d'enfants mineurs quittent la maison plus tôt que les mères

À la figure 10, on remarque qu'une proportion de mères inférieure à celle observée chez les pères quittent la maison pour le lieu de travail à un autre moment que l'avant-midi (8 % c. 11 %). Malgré ce léger écart, les déplacements domicile-travail tant des pères que des mères d'enfants mineurs demeurent fortement concentrés en avant-midi.

Des différences importantes entre les pères et les mères s'observent en ce qui a trait aux départs effectués en avant-midi. De façon générale, on constate que les mères quittent le domicile plus tard que les pères. L'écart entre la proportion de pères et de mères dont le départ survient entre 5 h et 7 h 29 est important, 53 % des pères déclarant quitter les lieux au cours de cette période, comparativement à 37 % des mères. Les départs survenant très tôt le matin, soit entre 5 h et 6 h 29, sont d'ailleurs eux aussi plus fréquemment déclarés par les pères que par les mères (23 % c. 8 %; données non présentées).

La figure 10 indique finalement que les départs qui se font le plus tard au cours de l'avant-midi sont plus fréquemment déclarés par les mères (15 %) que par les pères (9 %). Autrement,

FIGURE 9 : MODE DE DÉPLACEMENT DÉCLARÉ PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON LE SEXE DU PARENT, QUÉBEC, 2011



⁶ Se rapporte à différents types de déplacements, comme des rendez-vous ou des commissions.

que l'on considère l'heure médiane ou l'heure moyenne de départ en avant-midi, les pères quittent la maison autour de 7 h, soit une demi-heure plus tôt que les mères (données non présentées).

Ces résultats corroborent des observations de Frédérique Prédali (2005), voulant que les mères actives sur le marché du travail partent plus tard du domicile. Celles-ci rentreraient par ailleurs plus tôt que les pères actifs.

Les pères mettent un peu plus de temps que les mères à se déplacer entre le domicile et le lieu de travail

Des écarts entre les pères et les mères se profilent également au regard du temps de déplacement passé entre le lieu de résidence et le lieu de travail (figure 11), mais ils sont moins importants que ceux mis en évidence par l'heure de départ. De manière générale, on remarque que les pères mettent un peu plus de temps à se déplacer que les mères. On retiendra surtout que les déplacements courts sont le fait de 30 % des mères, comparativement à 24 % des pères.

FIGURE 10 : HEURE DE DÉPART DU DOMICILE DÉCLARÉE PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON LE SEXE DU PARENT, QUÉBEC, 2011

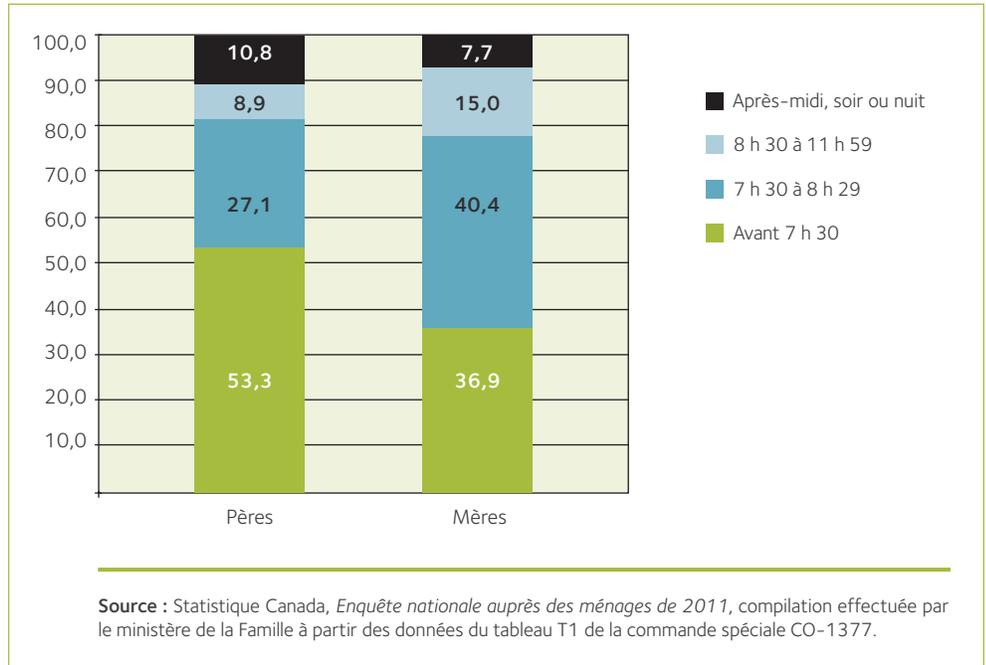
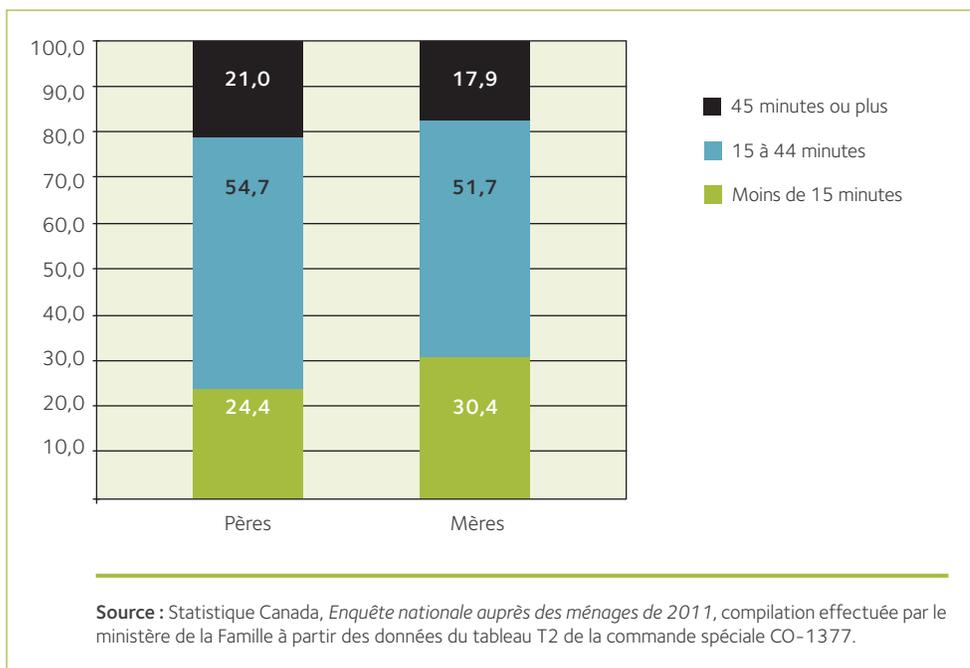


FIGURE 11 : TEMPS DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DÉCLARÉ PAR LES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON LE SEXE DU PARENT, QUÉBEC, 2011



3.2 La situation conjugale

Des auteurs rapportent que la monoparentalité complexifie l'organisation des déplacements quotidiens, du fait que ces derniers reposent sur une seule personne plutôt que sur un couple (Kaufmann et Flamm, 2003; Prédali, 2005; Leray, 2010). Martin Tremblay-Breault (2013) a par exemple constaté, à l'échelle de la ville de Québec, que les personnes dans les familles monoparentales sont plus susceptibles d'effectuer des chaînes de déplacements, soit une série de déplacements entre deux lieux d'ancrage qui incluent des arrêts intermédiaires, que les personnes seules ou les couples avec ou sans enfant, probablement parce qu'elles doivent assumer seules certaines tâches familiales. Le tableau 1 présente des résultats portant sur les habitudes de déplacement des parents, selon que ceux-ci vivent en couple ou comme parents seuls.

Les parents seuls recourent moins à la voiture que les autres

Un écart apparaît quant à l'utilisation de la voiture en fonction la situation conjugale des parents; en 2011, 86 % des parents en couple⁷

⁷ À partir des données utilisées, il est impossible de savoir si le conjoint du parent qui vit en couple est occupé et se déplace lui aussi quotidiennement vers un lieu de travail habituel.

TABLEAU 1 : QUELQUES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON LA SITUATION CONJUGALE ET LE SEXE DU PARENT, QUÉBEC, 2011

HABITUDES DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL	PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON LA SITUATION CONJUGALE					
	TOTAL		PÈRES		MÈRES	
	SEUL	EN COUPLE	SEUL	EN COUPLE	SEUL	EN COUPLE
	NOMBRE					
Total	145 855	1 045 905	35 360	561 640	110 490	484 310
	%					
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Mode de déplacement						
Voiture	81,2	85,5	87,3	87,6	79,3	83,0
Transports collectifs	12,6	10,0	7,7	8,3	14,1	12,0
Transports actifs	6,2	4,5	5,1	4,1	6,6	5,0
Heure de départ						
5 h à 7 h 29	41,1	45,7	53,2	53,3	37,2	36,8
7 h 30 à 8 h 29	35,5	33,5	27,3	27,1	38,2	40,9
8 h 30 à 11 h 59	13,8	11,7	8,6	8,9	15,5	14,9
Après-midi, soir et nuit	9,6	9,2	10,8	10,8	9,1	7,3
Temps de déplacement						
Moins de 15 minutes	30,2	27,0	27,0	24,2	31,3	30,2
15 à 44 minutes	51,4	53,4	54,6	54,7	50,3	52,0
45 minutes ou plus	18,4	19,6	18,3	21,1	18,4	17,7

Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, compilation effectuée par le ministère de la Famille à partir des données des tableaux T1 et T2 de la commande spéciale CO-1377.

déclarent se déplacer principalement en voiture, par rapport à 81 % des parents seuls. La voiture demeure le mode privilégié par une vaste majorité de parents, peu importe leur situation conjugale.

Inchangée chez les pères, la proportion d'usagers de la voiture (87 %) est un peu moins importante chez les mères seules (79 %) que chez les mères en couple (83 %). Ces résultats suggèrent que le déficit de mobilité des familles monoparentales constaté par certains auteurs (Gravel, 2014), qui se caractérise notamment par un accès moindre à un véhicule privé, soit en fait le reflet de la réalité des mères qui ne vivent pas en couple.

Des écarts peu marqués entre parents seuls et parents en couple quant à l'heure de départ

Les habitudes des parents seuls et des parents en couple sont très semblables en ce qui a trait

à l'heure de départ, si ce n'est que les parents en couple déclarent partir de la maison entre 5 h et 7 h 29 dans une plus forte proportion que les parents seuls (46 % c. 41 %).

Plutôt qu'à un comportement véritablement différent observé entre les parents en couple et ceux vivant seuls, cet écart est toutefois attribuable au fait qu'il y a plus de mères dans l'ensemble des parents seuls, et que les mères quittent généralement le domicile plus tard que les pères. Car chez les pères, la distribution selon l'heure de départ du domicile n'est pas différente qu'ils vivent seuls ou en couple, et que les quelques différences observées chez les mères sont très faibles. Ces données sont confirmées par les heures de départ moyennes et médianes des pères et des mères, qui demeurent les mêmes qu'ils vivent seuls ou en couple (données non présentées).

Le temps de déplacement varie peu en fonction de la situation conjugale

Les résultats portant sur le temps de déplacement font ressortir des variations dans les proportions, mais celles-ci sont peu marquées. Par exemple, la proportion de parents seuls qui consacrent moins de 15 minutes à leur trajet atteint 30 %, comparativement à 27 % chez ceux en couple.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, les données du tableau 1 ne permettent pas de constater que les déplacements de plus longue durée sont plus fréquents chez les chefs de familles monoparentales. Pour l'expliquer, on peut penser que ces parents ont une sensibilité accrue à la question de la proximité domicile-lieu de travail étant donné les répercussions possibles de ce choix sur l'organisation de leur mobilité quotidienne. De même, comme ces parents vivent

seuls, ils n'ont pas à choisir une localisation résidentielle qui constituerait un compromis entre deux lieux d'emploi, comme ce peut être le cas dans les familles biactives. À titre d'illustration, la distance qui sépare le domicile des parents seuls de leur lieu de travail est en moyenne moins élevée (12,8 kilomètres) que celle observée chez les parents en couple (14,9 kilomètres), et une proportion plus importante de parents seuls vivent à moins de 2 kilomètres de leur lieu de travail, comparativement à celle observée chez les parents en couple (12 % c. 16 %; données non présentées dans le tableau)⁸. Il ne faut pas négliger, non plus, que ces personnes puissent faire appel à leur entourage pour les aider dans la prise en charge des déplacements de leurs enfants (Leray, 2010).

En regardant cette fois la situation des pères et des mères séparément, on constate que les variations du temps de déplacement observées en tenant compte de la situation conjugale sont attribuables aux habitudes déclarées par les pères, les femmes montrant des temps de déplacement très semblables qu'elles vivent seules ou en couple.

3.3 L'âge du plus jeune enfant

Les mères actives sur le marché du travail qui ont de jeunes enfants à charge, suivies de près par les pères ayant les mêmes caractéristiques, déclarent subir le stress temporel le plus important (Pronovost, 2015). Les questions de conciliation travail-famille seraient particulièrement préoccupantes pour

ces parents, pour des raisons de synchronisation d'horaire et d'organisation. Les parents de jeunes enfants se concentreraient aussi davantage en banlieue, le coût du foncier y étant généralement moindre et le cadre de vie, considéré comme étant plus en accord avec leurs aspirations. À cet égard, y a-t-il des différences dans les habitudes déclarées par les parents d'enfants mineurs, lorsque le plus jeune enfant résidant au domicile a moins de 5 ans, par rapport aux autres? Le tableau 2 fait état des habitudes déclarées par les parents selon qu'il y a ou non présence d'un jeune enfant à la maison.

TABLEAU 2 : QUELQUES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL DES PARENTS D'ENFANTS MINEURS, SELON L'ÂGE DU PLUS JEUNE ENFANT DE LA FAMILLE, ET LE SEXE DU PARENT, QUÉBEC, 2011

HABITUDES DE DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL	PARENTS D'ENFANTS MINEURS, DONT LE PLUS JEUNE ENFANT EST ÂGÉ DE...					
	TOTAL		PÈRES		MÈRES	
	MOINS DE 5 ANS	5 À 17 ANS	MOINS DE 5 ANS	5 À 17 ANS	MOINS DE 5 ANS	5 À 17 ANS
	NOMBRE					
Total	469 035	722 730	248 860	348 145	220 180	374 580
	%					
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Mode de déplacement						
Voiture	83,8	85,7	85,7	89,0	81,5	82,7
Transports collectifs	11,7	9,4	10,0	7,0	13,7	11,7
Transports actifs	4,5	4,9	4,2	4,1	4,8	5,6
Heure de départ						
5 h à 7 h 29	45,4	44,9	51,7	54,4	38,3	36,1
7 h 30 à 8 h 29	33,0	34,2	27,2	27,1	39,6	40,9
8 h 30 à 11 h 59	11,7	12,1	9,7	8,3	14,0	15,6
Après-midi, soir et nuit	9,9	8,8	11,5	10,2	8,1	7,4
Temps de déplacement						
Moins de 15 minutes	24,3	29,4	22,6	25,6	26,1	33,0
15 à 44 minutes	54,6	52,3	55,4	54,2	53,7	50,5
45 minutes ou plus	21,1	18,3	22,0	20,2	20,1	16,5

Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, compilation effectuée par le ministère de la Famille à partir des données des tableaux T1 et T2 de la commande spéciale CO-1377.

⁸ Ces données proviennent de Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, compilation effectuée par le ministère de la Famille à partir des données du tableau T2 de la commande spéciale CO-1377. À la différence des autres données présentées dans ce bulletin, les distances moyennes reposent sur l'ensemble des parents d'enfants mineurs, incluant ceux utilisant des modes de déplacement de la catégorie « Autres ».

Neuf pères d'enfants mineurs sur dix, dont le plus jeune a de 5 à 17 ans, utilisent la voiture

La proportion de parents qui font quotidiennement usage de l'automobile pour leur déplacement domicile-travail varie peu en fonction de l'âge des enfants présents au domicile. Lorsque le plus jeune enfant a de 5 à 17 ans, les parents recourent à la voiture dans une proportion de 86 %, par rapport à 84 % lorsque celui-ci est plus jeune.

Le tableau 2 montre que les pères n'ayant pas de très jeune enfant à charge recourent à la voiture dans la plus forte proportion (89 %), et les mères avec jeunes enfants, dans la plus faible (82 %).

L'âge du plus jeune enfant associé à de faibles variations de l'heure de départ

En ce qui a trait à l'heure de départ, la situation déclarée par les parents qui ont de jeunes enfants et ceux dont le plus jeune est âgé de 5 à 17 ans est très semblable, les écarts mis en évidence par le tableau 2 étant très faibles.

Les données ventilées selon le sexe montrent que la proportion la plus élevée de parents quittant le domicile à un autre moment qu'en avant-midi pour se rendre au travail se trouve chez les pères dont le plus jeune enfant est âgé de moins de 5 ans (12 %), et la plus faible



chez les mères avec enfants de 5 à 17 ans (7 %). Sinon, les données ne permettent pas de relever des écarts d'importance rattachés à la présence d'un très jeune enfant quant à l'heure de départ rapportée par les pères et les mères d'enfants mineurs.

Les déplacements courts moins fréquents chez les parents de jeunes enfants

Des variations apparaissent cependant quant au temps de déplacement déclaré par les parents, en fonction de l'âge du plus jeune enfant présent au domicile. Les données du tableau 2 vont dans le sens des conclusions de plusieurs auteurs voulant qu'avoiron de jeunes enfants influence le temps ou la distance consacrés aux déplacements par les parents. En effet, la proportion de parents avec enfants de moins de 5 ans qui mettent moins

de 15 minutes à leur déplacement domicile-travail est plus faible que celle observée chez les parents d'enfants plus âgés (24 % c. 29 %); les parents de jeunes enfants sont donc proportionnellement plus nombreux que les autres dans les catégories de temps supérieures. Contrairement à ceux dont les enfants plus âgés peuvent se déplacer par transport scolaire, une part certaine des parents dont les jeunes enfants bénéficient de services de garde voient probablement leur itinéraire s'allonger le matin, du fait de l'accompagnement nécessaire jusqu'au lieu de garde.

Comme l'indiquent les habitudes présentées au tableau 2, l'âge du plus jeune enfant est associé à des durées de trajets différentes chez les parents des deux sexes, mais particulièrement chez les mères. Notons que la part des déplacements courts est moins élevée chez celles-ci lorsque le plus jeune enfant a moins de 5 ans (26 % c. 33 %). Ces données vont dans le sens d'autres études ayant rapporté que les femmes ayant de jeunes enfants parcourent des distances de navettage plus grandes que celles ayant des enfants d'âge scolaire (Preston, McLafferty et Hamilton, 1993). Finalement, elles donnent à penser que la prise en charge de la mobilité des enfants relève davantage des mères, lorsque ceux-ci sont en bas âge.

En résumé

Au Québec, en 2011 :

- Les parents d'enfants mineurs recourent à la voiture pour le déplacement domicile-travail dans une proportion de 85 %, et cette proportion est égale ou supérieure à 95 % dans cinq régions administratives;
- Les parents d'enfants mineurs recourent davantage à la voiture que les non-parents (85 % c. 76 %);
- Les parents quittent le domicile entre 5 h et 6 h 29 dans une proportion de 16 %, et dans Lanaudière, cette situation est celle d'environ un parent sur quatre (26 %);
- Un peu plus de la moitié des parents mettent de 15 à 44 minutes pour leur déplacement. Ils déclarent plus fréquemment des trajets de moins de 15 minutes (27 %) que de 45 minutes ou plus (19 %), mais près d'un parent sur dix met tout de même une heure ou plus pour se rendre au travail (10 %);
- Les parents qui utilisent la voiture et les transports collectifs déclarent quitter le domicile à des heures semblables, alors que les utilisateurs de transports actifs se distinguent, notamment par une proportion moins élevée de départs survenant avant 7 h 30, et une part plus élevée de départs survenant entre 8 h 30 et 11 h 59;
- La durée de déplacement la plus fréquemment rapportée est de 15 à 44 minutes chez les parents utilisateurs de la voiture (56 %), de moins de 15 minutes chez ceux qui se déplacent activement (63 %), et de 45 minutes ou plus chez les usagers des transports collectifs (55 %);
- Une différence importante distingue les pères et les mères d'enfants mineurs quant à l'heure de départ du domicile : 53 % des pères déclarent quitter la maison entre 5 h et 7 h 29 le matin, comparativement à 37 % des mères;
- Les données montrent de faibles écarts entre les habitudes déclarées par les parents seuls et les parents vivant en couple;
- L'âge du plus jeune enfant aurait peu d'incidence sur l'heure de départ déclarée par les parents vers le lieu de travail; cependant, en ce qui a trait au temps de déplacement, la proportion de parents déclarant des trajets de moins de 15 minutes est moins élevée chez ceux qui ont au moins un jeune enfant, que chez les parents n'ayant que des enfants plus âgés.

Bibliographie

- BACHIRI, Nabila (2006). *L'étalement urbain et la mobilité quotidienne d'adolescentes et d'adolescents de territoires rurbains de la communauté métropolitaine de Québec*. Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, École d'architecture, Université Laval, 145 p.
- BARBONNE, Rémy (2008). « Gentrification, nouvel urbanisme et évolution de la mobilité quotidienne : vers un développement plus durable ? Le cas du Plateau Mont-Royal (1998-2003) », *Recherches sociographiques*, vol. 49, n° 3, p. 423-445.
- BREVET, Nathalie (2005). « Pratiques de mobilité et aménagement urbain : les déplacements domicile-travail des actifs habitant à Marne-la-Vallée », *Espaces et sociétés*, 2005, n° 119, p. 135-157.
- DIELMAN, Frans M., Martin DJIST et Guillaume BURGHOUWT (2002). "Urban form and travel behaviour: Micro-level household attributes and residential Context", *Urban Studies*, 39, p. 507-527.
- GRAVEL, Marie-Andrée (2014). « Regard sur la mobilité de la population québécoise », *Données sociodémographiques en bref*, vol. 18, n° 3, Institut de la statistique du Québec, p. 23-30.
- KAUFMANN, Vincent et Michael FLAMM (2003). *Famille, temps et mobilité : État de l'art et tour d'horizon des innovations*, Dossier d'études, n° 51, 71 p.
- KAUFMANN Vincent et Christophe JEMELIN (2003). « Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre? », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 329-340.
- KAUFMANN, Vincent, Christophe JEMELIN et Jean-Marie GUIDEZ (2001). *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Aubervilliers : La documentation française, Transports recherche innovation, 167 p.
- KWAN, Mei-Po (1999). "Gender, the home-work link and space-time patterns of non-employment activities", *Economic Geography*, 75, 4, p. 370-394.
- LERAY, Frédéric (2010). « Les mères seules et leurs espaces de vie : mobilités résidentielles et pratiques quotidiennes de l'espace des femmes seules avec enfant(s) en Bretagne ». *Thèse de doctorat (Géographie)*. Université Rennes 2; Université Européenne de Bretagne, 439 p.
- LÉVY, Jacques (1997). « Définir l'espace par le temps », dans : Alain OBADIA (dir.), *Entreprendre la ville. Nouvelles temporalités, nouveaux services*, Actes du colloque de Cerisy, septembre 1996, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- LYONS, Glenn et Kiron CHATTERJEE (2008). "A Human Perspective on the Daily Commute : Costs, Benefits and Trade-offs", *Transport Reviews*, 28 (2), p. 181-198.
- MONTULET, Bertrand et Michel HUBERT (2008), « Se déplacer avec des enfants à Bruxelles? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport », *Brussels Studies*, numéro 15.
- PARADIS, Annick (2007). *Analyse de la relation entre le navettage et les caractéristiques socioéconomiques des navetteurs à l'échelle des régions métropolitaines de recensement du Canada*, Département de géographie, Faculté de foresterie et de géomatique, Université Laval, 198 p.
- PRÉDALI, Frédérique (2005). « Les pratiques de mobilité des mères en Île-de-France », *Networks and Communication Studies*, 19 (netcom), p. 211-228.
- PRESTON, Valerie, Sara MCLAFFERTY et Ellen HAMILTON (1993). "The impact of family status on black, white, and hispanic women's commuting", *Urban Geography*, vol. 14, no 3, p. 228-250.
- PRONOVOST, Gilles (2015). *Que faisons-nous de notre temps ? Vingt-quatre heures dans la vie des Québécois. Comparaisons internationales*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 116 p.
- ST GEORGE, Jennifer M. et Richard J. FLETCHER (2012). "Time for work, commuting, parenting? Commuting parents' involvement with their children", *Community, Work & Family*, 15 (3), p. 273-291.
- TREMBLAY-BREAULT, Martin (2013). « Portrait évolutif et comparatif de la mobilité quotidienne des hommes et des femmes de la région urbaine de Québec. Des changements entre 1996 et 2006 ? », *Maîtrise en sciences géographiques*, Québec, Canada, 2013, 105 p.
- TURCOTTE Martin (2008), « Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains », *Tendances sociales canadiennes*, Statistique Canada, produit n° 11-008 au catalogue, p. 21-32.
- TURCOTTE, Martin (2011). « Se rendre au travail : résultats de l'Enquête sociale générale de 2010 », *Tendances sociales canadiennes*, Statistique Canada, 11-008, n° 92, p. 27-39.
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène (2000). *Mobilité géographique et professionnelle des femmes dans la région urbaine de Québec, 1977-1996*, Département d'aménagement, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, Université Laval, 153 p.
- VAN DE WALLE, Isabelle (2000). *Exploration au pays de la mobilité. Les entreprises et les déplacements vers le travail*, Cahier de Recherche, Paris : CRÉDOC, département « Évaluation des Politiques Publiques », n° 149, 78 p.

Notions, définitions et particularités des données

Temps de déplacement

Durée du déplacement entre le domicile et le lieu de travail en nombre de minutes.

Famille de recensement

Au sens du recensement, une famille de recensement fait partie des ménages privés. Elle comprend les conjoints (de sexe opposé ou de même sexe), mariés (y compris ceux de même sexe depuis le recensement de 2006) ou en union libre (de sexe opposé, ou de même sexe depuis le recensement de 2001), avec ou sans enfant (du couple ou de l'un ou l'autre des conjoints) à la maison, les parents seuls qui ont la charge d'enfants et les enfants. Lorsque les fils et les filles sont aux études ou occupent un emploi d'été ailleurs et retournent vivre avec au moins un de leurs parents au cours de l'année, ces fils et ces filles sont considérés comme des membres de la famille de recensement de leur ou leurs parents.

Certains changements caractérisent la notion de famille depuis 2001 :

- Les familles formées d'un couple en union libre incluent maintenant les couples de même sexe et leurs enfants, s'ils en ont.
 - Les « enfants » de tous âges, dans une famille de recensement, incluent :
 - les petits-enfants vivant dans le ménage d'au moins un de leurs grands-parents, en l'absence des parents;
 - les fils et les filles qui ont été mariés, à condition qu'ils n'aient pas d'époux, d'épouse, de partenaire en union libre ou d'enfant vivant dans le ménage. Auparavant, il s'agissait d'enfants qui n'avaient jamais été mariés et vivaient à la maison.

Ces modifications se traduisent par une augmentation, entre 1996 et 2001, du nombre total de familles de recensement (+ 1,5 %), et plus particulièrement du nombre de familles monoparentales (de 6,2 %), par rapport à ce qu'on aurait obtenu avec l'ancienne définition.

À noter :

- Une personne vivant dans une famille de recensement fait nécessairement partie d'un ménage privé.
- Une même habitation peut abriter plusieurs familles de recensement.

- Une famille de recensement peut être intacte ou recomposée.
- Un enfant vivant dans un centre d'accueil n'est pas considéré comme vivant dans une famille, au sens du recensement.
- Au sens du recensement, un enfant, s'il répond aux critères cités précédemment, peut être par exemple un adulte de 40, 50 ans ou même plus, s'il vit toujours avec ses parents.
- Dans le recensement, un parent qui n'a pas la charge principale d'un ou de plusieurs de ses enfants et qui vit seul est considéré comme hors famille et célibataire. Si le parent seul assume la garde, en parts égales, avec l'autre parent et si son ou ses enfants résidaient avec l'autre parent le jour du recensement, il n'a pas été comptabilisé, contrairement à l'autre parent, parmi les familles monoparentales. S'il forme une nouvelle union avec un conjoint ou une conjointe, ce parent est considéré comme conjoint avec ou sans enfant dans cette nouvelle famille.
- Un frère et une sœur ou deux cousins, par exemple, résidant dans un même logement, sont considérés comme hors famille de recensement.
- Une famille sans enfant peut désigner un couple de parents dont les enfants ont quitté le domicile familial.

Heure de départ

Heure à laquelle un répondant quitte habituellement le domicile pour se rendre au travail.

Mode de transport

Principal moyen utilisé par le répondant pour se déplacer entre son domicile et son lieu de travail. Les personnes qui avaient recours à plus d'un moyen de transport devaient indiquer seulement celui qu'elles utilisaient pour faire la plus grande partie du trajet. En conséquence, la question permet de recueillir des données sur le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail. Elle ne permet toutefois pas d'obtenir des données sur l'utilisation de plusieurs modes de transport, la variation saisonnière dans le choix du mode de transport, ni sur les déplacements faits à d'autres fins que pour faire la navette entre le domicile et le travail.

DONNÉES DISPONIBLES SUR DEMANDE

D'autres données sont disponibles sur demande. Faites votre commande à l'adresse de courriel suivante : quelle-famille@mfa.gouv.qc.ca.

Cette publication a été préparée par la Direction de la recherche, de l'évaluation et de la statistique, Direction générale des politiques, ministère de la Famille. Vous pouvez envoyer vos commentaires sur cette publication à cette adresse : quelle-famille@mfa.gouv.qc.ca.

PRODUCTION ET RÉDACTION : Joanie Migneault, avec la collaboration d'Andrée-Anne Boucher

COORDINATION – BULLETINS QUELLE FAMILLE? : Joanie Migneault et Kevin Rousseau

RELECTURE : Donald Baillargeon, Philippe Pacaut, Kevin Rousseau

ADAPTATION GRAPHIQUE ET ÉDITION : Direction des communications du ministère de la Famille

Nous remercions Marie-Soleil Cloutier, professeure agrégée à l'Institut national de recherche scientifique – Centre Urbanisation Culture Société, ainsi que Jeanne Robin, directrice générale adjointe chez Vivre en Ville, pour leurs commentaires sur la version préliminaire du texte.

ISSN : 2292-0846 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

© Gouvernement du Québec